

EL GRAN CANAL

La China del Agua

Pedro Ceinos Arcones

El Gran canal

La China del agua

Pedro Ceinos Arcones



El Gran Canal. La China del agua:
Pedro Ceinos Arcones

Foto de Portada: : Detalle de The Scroll of the Travels of Qianglong to South China, un rollo de pintura tradicional de la dinastía Qing.

Publicado por
Dancing Dragons Books
Colección Tesoros de China - 4

www.dancing-dragons.com
publisher@dancing-dragons.com

Índice









1. El Gran Canal y la China del agua

Para mí el Gran Canal es la esencia de China. La obra que mejor define su espíritu, y la que entronca naturalmente con las tradiciones legendarias con las que sus habitantes se identifican. Es la obra definitiva en la construcción del país, no solo en los aspectos políticos y económicos, sino en la manifestación de esa realidad mitológica presente en China desde tiempos remotos. China es el Gran Canal, y el país no se puede comprender sin esta monumental vía de agua.

Aunque a los lectores occidentales pueda parecerles extraño, no cabe duda que el chino es un pueblo del agua. Sus primeros mitos se forjaron en la lucha contra las inundaciones, con la descripción de las hazañas de ese Yu el Grande, el héroe que tras una vida de esfuerzos por librar al pueblo de las terribles inundaciones, descubrió que la forma de vencerlas no era elevando diques más y más altos, como habían hecho otros héroes, sino permitiendo que las aguas se derramaran por un canal. En el mito de Yu ya están presentes los dos arquetipos de la China antigua: la muralla y el canal. Y ya se anuncia con una sorprendente clarividencia que la solución a la organización política racional del país no está en la muralla que separa sino en el canal que une y comunica.

Al final de ese mito del diluvio el emperador Yu divide a China en provincias zhōu 州, literalmente las tierras emergidas rodeadas de agua, y visita cada una de ellas navegando sobre los ríos que ahora fluyen sin obstrucciones, imponiendo en cada una el tributo correspondiente, que al igual que muchos siglos después, será enviado sobre las aguas. El canal se convierte de esta forma en el contraste total entre ese mundo caótico en el que la tierra sufría continuas inundaciones, y ese nuevo orden civilizador que surge con Yu, y después de él con los sucesivos emperadores, en el que

el agua fluye de forma correcta. Yu marca el inicio del mundo civilizado, ya que el fluir ordenado de las aguas corre paralelo al orden en la propia sociedad. Antes de que Yu abriera los canales el mundo era un caos, después, con la separación clara entre la tierra y las aguas se diseña un mundo ordenado y la sociedad que vivirá sobre él. Al igual que en el mito de Yu el Gran Canal simboliza la separación de las aguas, y la construcción de mundo ordenado en el que los tributos se dirigen al centro, a la residencia imperial; de donde parten a su vez los decretos imperiales que regulan el mundo, y los funcionarios encargados de hacerlos cumplir. Un paralelismo con la organización saludable del propio cuerpo humano, basada según la medicina china en mantener abiertos los canales corporales para que los fluidos internos interaccionen sin obstrucción.

El primer canal de China es ese canal abierto por Yu en tiempos mitológicos para dejar fluir las aguas. Marca el nacimiento de China, de un pueblo que se desborda y se extiende siguiendo el curso de las aguas. Un nacimiento que corre paralelo al de cada individuo a través del canal uterino. Y no debe ser casualidad que el carácter para fluir, liú 流, mostrara en sus formas más antiguas a un niño naciendo boca abajo, ni que el propio Yu fuera en los más antiguos libros de medicina una deidad que garantizaba la fertilidad y un buen parto.

El Gran Canal es a la vez la solución a una necesidad geográfica y política, pues la superficie de China se ve definida por una serie de niveles, que como tres grandes escalones, van descendiendo desde el oeste hacia el este. El primer escalón, al oeste, está formado por la meseta de Qinghai-Tibet, con una altura promedio de 4.000 m sobre el nivel del mar, en la que nacen los grandes ríos de China: el río Amarillo y el Yangtzé. En dirección al este se encuentran una serie de mesetas, desde Mongolia en el norte a Yunnan en el sur, con una altura de entre los 1.000 y 2.000 m. El tercer escalón, con sólo unos metros de elevación sobre el

nivel del mar, está constituido por las inmensas llanuras bien irrigadas del curso medio y bajo de los grandes ríos. Por otra parte las principales cordilleras chinas se encuentran en dirección oeste-este, dividiendo al país en regiones bien diferenciadas y de difícil comunicación entre ellas. Dado que las cadenas montañosas corren del oeste al este, los ríos se ven forzados a seguir la misma dirección, siendo muy difícil la comunicación entre las cuencas de cada uno de sus grandes ríos. De esta forma el territorio de China se compone de una serie de grandes cuencas fluviales, cada una con una amplia red de afluentes, completamente separadas una de otra.

La única forma de gobernar efectivamente estas tierras separadas es facilitando la comunicación, y eso es lo que consigue el Gran Canal.

Hay que recordar que los ríos se han usado en China para el transporte desde tiempo inmemorial. La expansión de la civilización china desde sus hogares primigenios en la cuenca del río Amarillo, así como la de los reinos que de ella han formado parte, ha seguido generalmente la cuenca de los ríos. Ello ha hecho que desde los tiempos más remotos hubiera en China un exhaustivo conocimiento de las vías de agua y su capacidad para ser navegados. Utilizando los afluentes apropiados, los sistemas lacustres, las marismas mejor drenadas, los chinos consiguieron hace 2500 años crear el primero de los grandes canales.

Estudiando la historia antigua de China, nunca me ha quedado duda de que el impulso a su integración política corre paralelo a la construcción de sus primeros canales. Tal vez el primero de ellos sea el que se construyera por orden del rey Fuchai del Reino de Wu en el año 486 a.n.e., quien con la idea de mejorar las comunicaciones con el Reino de Qi, situado más al norte, y facilitar el transporte de mercancías y eventualmente de soldados, ordenó la construcción de un canal entre el río Yangtzé y el río Huai. Para llevar a cabo dicho proyecto sus ingenieros estudiaron

detenidamente el terreno buscando la ruta que implicase menor trabajo humano, de tal forma que comunicando los ríos y lagos de la zona en solo tres años se construyó un canal que se extendía desde la ciudad de Yangzhou hasta la de Huai'an, construcción que todavía forma parte del Gran Canal.

Si bien las continuas guerras de este periodo, acertadamente llamado de los Reinos Combatientes, desincentivaron la construcción de canales, el énfasis que se puso de nuevo en su construcción por parte del reino de Qin, situado al oeste del país, le llevó a ocupar un papel hegemónico, y en última instancia, a unificar China bajo su mando. Tres son los principales canales que construyeron los gobernantes de Qin. El primero fue el sistema de irrigación de Dujiangyan en las cercanías de Chengdu, que permitió acabar con las inundaciones del río Min e irrigar 5.600 km2 de tierras fértiles. El segundo fue el Canal Zhengguo, que esparciendo las aguas del río Jing a lo largo de unas llanuras poco productivas las convirtió en un magnífico granero. La construcción de estos dos canales tuvo un impacto decisivo en el enriquecimiento del Reino Qin, permitiéndole mantener ejércitos más numerosos, y en última instancia, unificar China. Si el canal de Yu significó el nacimiento de China, los canales de Qin llevaron a su unificación. No cabe duda que si la dinastía Qin eligió como color imperial el negro, símbolo del agua, era sólo una forma de reconocer que su prosperidad había llegado con el dominio de las aguas y la construcción de estos canales.

El tercero de los canales Qin fue el Canal Linqu, construido por la armada enviada por el Primer Emperador para conquistar la ciudad de Cantón, un próspero puerto que ya en aquellos tiempos comerciaba con los países del Sudeste de Asia. Este ejército se vio detenido en la provincia de Guangxi, entonces un terreno montañoso lleno de pantanos, habitado por tribus hostiles. Para evitar que los mosquitos de las marismas, las enfermedades asociadas al calor, y los ejércitos enemigos,

diezmaran sus tropas, los generales Qin utilizaron 100.000 personas para construir el Canal Linqu, que mediante un ingenioso sistema de presas, comunicaba las fuentes del río Xiang, en la cuenca del Yangtzé, con el río Li, famoso ahora por sus maravillosos paisajes kársticos, que conducía al río de las Perlas y en última instancia a Cantón y el Mar del Sur de China. El canal fue renovado y ampliado en siglos posteriores, y se le añadieron esclusas para facilitar la navegación, convirtiéndose hasta la llegada del ferrocarril en el siglo XX en la pieza central de un sistema de comunicación fluvial que a lo largo de más de 2.000 km comunicaba Beijing con Hong Kong.

El propio río Amarillo, el río madre de la civilización china, solo se puede entender como la canalización del mismo. Su carácter más arcaico 河 nos muestra a la gente trabajando sobre las aguas mientras cantaba, no cabe duda que canalizando sus orillas, pues desde tiempos remotos era conocida la tendencia del río Amarillo a desbordarse sobre su cauce.

Siempre me ha fascinado el Gran Canal, el continuo movimiento de sus aguas, y la imparable actividad que se desarrollan sobre las mismas se convirtieron desde mis primeros años en el arquetipo de China: un país con una gran población siempre atareada. Para una persona como yo, que ha pasado ya más de la mitad de su vida en China, el Gran Canal se ha convertido en el símbolo de la vida. De esa mi vida siempre en movimiento de un lado a otro, y de la vida del país que me ha acogido, con sus vaivenes políticos, históricos y económicos.

Aun recuerdo los atardeceres en Suzhou, cuando disfrutando de la brisa sobre el puente de la estación, observaba la vida tal y como se desplegaba en el enjambre de barcos que circulaba por el canal. Fascinado por el atractivo bullicio, los barcos en su incansable movimiento, las personas en su incesante actividad, ese paisaje se convirtió en la imagen de la China que me atraía y atrapaba, la de esas pinturas detallistas precursoras de la

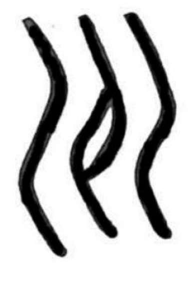
inocencia de los naifs modernos, plagadas de barcos de todo tipo, puentes asombrosos, edificios majestuosos y personajes realizando variadas actividades. Esa China exótica cuya comprensión se convertiría en el reto que marcaría mi existencia.



流 liú fluir: Es el pictograma de un niño boca abajo y las cuatro gotas de líquido que fluyen al nacer.



河 hé río: A la izquierda se ve un río o corriente de agua; a la derecha una persona trabajando sobre él con una herramienta,



州 zhōu prefectura. Son las tierras emergidas, en el centro, rodeadas de agua.





2. El Gran Canal y la Gran Muralla

Siempre me ha llamado la atención el paralelismo que existe entre las dos grandes maravillas de la ingeniería china: el Gran Canal y la Gran Muralla. La Gran Muralla se extendía a lo largo de más de seis mil kilómetros de la frontera norte de China, separando de forma más o menos efectiva las tierras agrícolas de la China propiamente dicha, de los territorios poblados por diversos tipos de pastores nómadas. El Gran Canal lo hace a lo largo de 1.800 kilómetros del corazón del país, comunicando gracias a sus aguas, sus principales centros económicos, políticos y comerciales. Así pues, estas dos obras impresionantes, sin parangón en la historia de la humanidad, reflejo de la capacidad del pueblo chino para completar tareas de dimensiones ciclópeas, muestran los dos principales impulsos presentes en la formación de China: la integración y la separación. Mientras que la Gran Muralla es el símbolo de esa separación entre la cultura china, agrícola, sedentaria, refinada y urbana, y esas otras culturas nómadas, siempre en movimiento, el Gran Canal es el símbolo de la exitosa integración entre las culturas del norte y del sur de China que acabarán por formar un país con unas características comunes bien definidas.

Pienso que el Gran Canal y la Gran Muralla son la urdimbre sobre la que se ha fraguado la civilización china, el telar sobre el que la historia ha ido configurando una de las culturas más singulares de nuestro planeta, pues si ya es sabido que la Gran Muralla es la heredera de las pequeñas murallas que empezaron a construirse hace más de 25 siglos, en tiempos de los Reinos Combatientes, y que en realidad, lejos de ser una sola línea continua, es un complejo entramado de murallas de más de 20.000 kilómetros, el Gran Canal es la apoteosis de esos pequeños canales

que desde la misma época empezaron a modelar la economía y política de China; y uniendo sus cinco ríos principales constituye la artería principal de un entramado de transporte que se extiende a lo largo de miles de kilómetros.

Y al igual que la Gran Muralla es grande como la mayor heredera de las murallas originales que separaban el mundo chino de los mundos exteriores, el Gran Canal lo es como la culminación de los procesos de integración que durante los siglos anteriores habían ido acercando poco a poco a las poblaciones de China. Diseñado para la conquista y el comercio, la producción de alimentos y su distribución, para la guerra y para la paz, el Gran Canal simboliza la gran integración, la comunicación continua, la construcción de una identidad nacional en torno a esas culturas distintas herederas de las tradiciones de los Reinos Combatientes. Y especialmente de la China del norte y la del sur; del trigo y el arroz, la carne y el pescado, la dureza y la sensibilidad, el yang y el yin. Sí, el Gran Canal bien podría ser la línea elegante que separa y comunica los dos principios opuestos en el clásico anagrama taoísta.

No es casualidad que las dos grandes unificaciones de China hayan dado como resultado estas dos maravillas de la ingeniería. Y si esa primera unificación del Primer Emperador Qinshihuang nos dejó la Gran Muralla, la segunda, llevada a cabo 700 años después por la Dinastía Sui (581-618), legó a la posteridad el Gran Canal. También es interesante señalar que ambas obras dejaron tan exhaustas a las respectivas dinastías, y al pueblo en general, que poco después de finalizar su construcción, ellas mismas fueron derrocadas por levantamientos populares, disfrutando en cambio del progreso que éstas trajeron, las dinastías que les sucedieron: la Dinastía Han en el caso de la Gran Muralla y la Tang en el caso del Gran Canal. Siendo las dinastías Han y la Tang precisamente las que moldearon el alma de China. Para mayor paralelismo estas dos grandes obras fueron determinantes

en el final de estas dinastías, y así, tras la muerte de Qinshihuang, la trampa que se tendió a su heredero legítimo, destinado en la Gran Muralla, le llevó al suicidio, dando paso con él al reinado de su débil hermano, y eventualmente al final de la dinastía. El propio emperador Yang de la dinastía Sui, constructor del Gran Canal, moriría en Yangzhou, al final de un tour de inspección por el mismo.

Me sorprende que durante muchos años se haya considerado a la Gran Muralla como el símbolo de China, cuando en realidad la Gran Muralla es el símbolo de la separación, de la diferencia, que no olvidemos fracasó en mantener efectivamente alejados a los nómadas del norte. Creo que el Gran Canal tiene más méritos para convertirse en el símbolo de China, la gran vía comercial que mediante el éxito en su proyecto unificador, dio como resultado una cultura coherente, un mundo abierto, un proyecto de comunicación que acabó por extenderse hasta los confines del país, y del mundo conocido.

Hoy, sin embargo, en el mundo de los viajes y del turismo, la Gran Muralla y el Gran Canal, asumen un papel complementario. La muralla es el gran monumento, el canal la gran relación; una la China que permanece, la tradición, la China milenaria; otro la que cambia, la modernidad, la China global. La muralla representa a todos los monumentos que vemos durante el viaje; el canal a todas las personas que conocemos a lo largo el mismo.







Beijing
Tianjin
Yangzhou
Zhenjiang
Suzhou
Hangzhou
北京
呼和浩特
包头
張家口
山海关
辽东湾
1677
恒山
2052
五台山
2894
保定
旅大
渤海海峡
烟台
成山角
黄河口
莱州湾
石家庄
太原
榆林
2791
3015
3600
济南
泰山
1532
青島
胶州湾
1619
新海連
开封
西安
华山
2437
太白山
4113
秦岭山脉
汉中
南阳
洪澤湖
蚌埠
合肥
1652
1751
武汉
宜昌
万县
四川盆地
重庆
庐山
1426
天目山
1506
上海
杭州湾
舟山
三門湾

3. Construcción y utilización del canal

El Gran Canal fue construido por vez primera durante la dinastía Sui (581-618). Su diseño original semejaba una y griega "Y" cuya pata señalará al oeste, pues comunicaba por una parte las ricas tierras del delta del río Yangtzé con la capital Luoyang, y por otra la capital con la región de Beijing, entonces parte de la frontera donde se libraba una guerra contra los coreanos. Su forma definitiva la tomó no obstante seis siglos después, cuando durante la dinastía Yuan (1279-1368) se creó un canal que comunicaba Hangzhou con la capital Beijing. Un canal que aprovechaba los tributarios de los cinco ríos más importantes de China, de sur a norte: el Qiantang, Yangtzé, Huai, Amarillo y Hai, así como los importantes sistemas lacustres situados entre ellos.

Antes de esa fecha ya se habían construido en China varios canales que promovieron el desarrollo económico en unas regiones, y la comunicación y el comercio en otras. Entre ellos, los que comunicaban las vías de agua al sur de Suzhou y el que comunicaba la cuenca del Yangtzé con la del río Huai, el ya mencionado canal Hanguo, se pueden considerar los primeros tramos del Gran Canal. Y aunque tras la unificación de China en el año 221 a.n.e. se construyeron algunos canales, lo cierto es que la dinastía Qin y la Han fueron más bien constructoras de murallas, tal vez por la amenaza que se percibía en los reyes de los Xiongnu, o porque el sur de China aún no había alcanzado un desarrollo económico que compensara el gasto de su construcción. Tras la caída de la dinastía Han en el año 220 China vivió en una fragmentación política durante más de tres siglos que limitó la conclusión de grandes obras. En esos años muchas familias del norte huyeron de las continuas guerras, emigrando al sur del país, promoviendo allí, con su más elevada tecnología, un continuo desarrollo económico y comercial. Esto nos ayuda a entender que

tras la reunificación de China con la dinastía Sui el país estaba maduro para la construcción del Gran Canal.

La tarea la comenzó el primer emperador de dicha dinastía, el emperador Wen, pero la conclusión propiamente dicha la llevó a cabo su hijo el emperador Yang, que a partir del año 605 utilizó un millón de obreros para construir un canal que le permitiera transportar los impuestos y tributos de las ricas regiones arroceras del Delta del Yangtzé hasta su capital. Este canal tenía entre 60 y 70 metros de anchura, con calles bien arboladas a sus lados y una red de posadas para el descanso de los viajeros y los funcionarios y trabajadores del canal. A través de él cada año llegaban miles de toneladas de grano a la capital. El sistema fue conservado por la dinastía Tang (618-907) y la Song (960-1127), que mantuvieron su esplendor gracias a un sistema que les permitía recibir los impuestos de esas regiones ricas y lejanas.

Para ser una vía de navegación efectiva el canal debía mantener unas condiciones de profundidad y anchura medianamente uniformes. Para lograrlo hubo que construir diques y presas que proporcionaran estabilidad a las aguas, canales de diversión y de alimentación, que suministraran agua cuando fuera necesario o la soltaran cuando no. Conductos, alcantarillas, y otros sistemas de retención o expulsión, que ayudaran a controlar los flujos de agua, etc. Y dado que las condiciones del Gran Canal varían de unas regiones a otras, las soluciones para mantener su operatividad no pudieron generalizarse, forzando un gran desarrollo de la tecnología hidráulica, construyéndose presas, diques, desagües y obras accesorias, adaptadas a los distintos tipos de problemas que dificultaban la navegación.

Con el traslado de la capital a Beijing durante la dinastía Yuan, el canal se extendió a esta ciudad tomando su forma definitiva. Los principales artículos transportados sobre sus aguas eran grano, telas, bambú, maderas y minerales. Durante la dinastía Ming (1368-1644) la circulación de productos a lo largo del canal

alcanzó una intensidad asombrosa. Aunque oficialmente la cuota de grano era de 4 millones de *dan* (un *dan* son 50 kg) anuales para todo el país, los gastos de transporte y las pérdidas la elevaban al doble. Para llevar esta enorme cantidad de grano a Beijing se empleaban más de 10.000 barcos, en los que trabajaban más de 120.000 personas. Cada barco cargaba unos 500 *dan* de grano. Ropas, porcelanas, frutas y otros productos locales también eran transportados a la corte cada año, así como bambú, madera y minerales, especialmente cobre para hacer monedas. Todos estos artículos, algunos procedentes de remotas provincias como Yunnan, se iban trasladando hasta el río Yangtzé, y ahí eran enviados río abajo hasta la confluencia con el Gran Canal, suponiendo cada año otros varios miles de barcos. Esto nos muestra que esa densidad humana que contemplamos en los grabados del canal no responde a la imaginación del artista, sino que es un fiel reflejo de la intensidad del tráfico que circulaba continuamente a lo largo de sus aguas.

No es de extrañar que Marco Polo se quedara asombrado del tráfico que circulaba por el canal, y de la riqueza que se concentraba en sus puertos principales, pues los muelles estaban llenos de tiendas y almacenes, posadas, restaurantes y lugares de entretenimiento para atender a los numerosos comerciantes que llegaban de otras ciudades. El canal llevó una prosperidad incalculable a las ciudades que se encontraban a su paso.

En tráfico de personas a lo largo del canal también era muy intenso, no sólo de soldados enviados a cualquier punta del imperio en caso de emergencia. Los candidatos al examen imperial llegaban por miles a lo largo del Gran Canal, por el mismo volvían, algunos derrotados, y otros con destino a los puestos de trabajo donde habían sido designados por la administración imperial. Con ellos se extendían por todo el país las modas literarias y poéticas, los gustos considerados elegantes en la capital, nuevas ideas filosóficas y literarias, así como un acervo de información popular

relativa a los mil asuntos de la vida cotidiana que de una forma difusa iba tejiendo ese entramado cultural que caracterizará a China.

Dada la importancia de esta gran vía de agua, la administración imperial ejercía un estrecho control sobre el Gran Canal, habiéndose asignado funcionarios para diversas tareas, y regulado el tiempo estimado de los viajes, el tamaño de los barcos y el control de cada tramo. Para hacer efectivo el cumplimiento de esas medidas había guarniciones de soldados acantonadas en los lugares más importantes, y miles de personas eran enviadas cada año a llevar a cabo los trabajos necesarios para el mantenimiento del canal, y para la navegación, pues no sólo se han registrado las tareas de limpieza y dragado de canales, reparación de diques, estabilización de los cursos de agua plantando árboles, sino que también había trabajadores encargados de tirar de los barcos en los lugares de rápidos o difícil navegación, otros de mantener los puentes, e incluso de romper el hielo que a veces hacía imposible el paso de los barcos. Las necesidades básicas de esta multitud de trabajadores eran proporcionadas en estaciones construidas cada kilómetro a lo largo del curso de agua.

Durante siglos el canal fue la gran arteria de China, la gran línea distribuidora siempre en movimiento. Pues no se puede olvidar que no solo comunicaba las ciudades situadas a su orilla, sino que aprovechando la vasta red de ríos navegables del interior del país, especialmente los más caudalosos de la cuenca del Yangtzé, ha permitido que hasta los materiales de las más remotas provincias pudieran llegar por agua a la capital. De esta forma, las maderas de los bosques de las cercanías de Kunming, en los que paso con mis hijas algunos fines de semana, se usaron en siglos pasados para la construcción de los mejores palacios de China.

En algunas épocas el canal llegó a estar tan saturado de barcos que su actividad se complementaba con el transporte marítimo. Luego, a lo largo del siglo XIX fue perdiendo importancia por la corrupción de la dinastía Qing que impedía el

mantenimiento adecuado, la irrupción de la rebelión de los Taiping, el cambio de curso del Rio Amarillo, que lo llenó de lodo e hizo imposible su navegación, y la competencia del transporte marítimo. De esta forma en 1902 se despidió a la ya entonces esquelética administración del canal poniéndose punto final a una historia milenaria.

Este mundo que yacía en el olvido, se está reviviendo ahora con la construcción de un canal que debe permitir llevar agua desde el húmedo sur de China, a ese norte siempre seco y sediento. Pero ese ya será otro canal, con otro cometido y de otro tiempo.











4. Imágenes históricas del Gran Canal

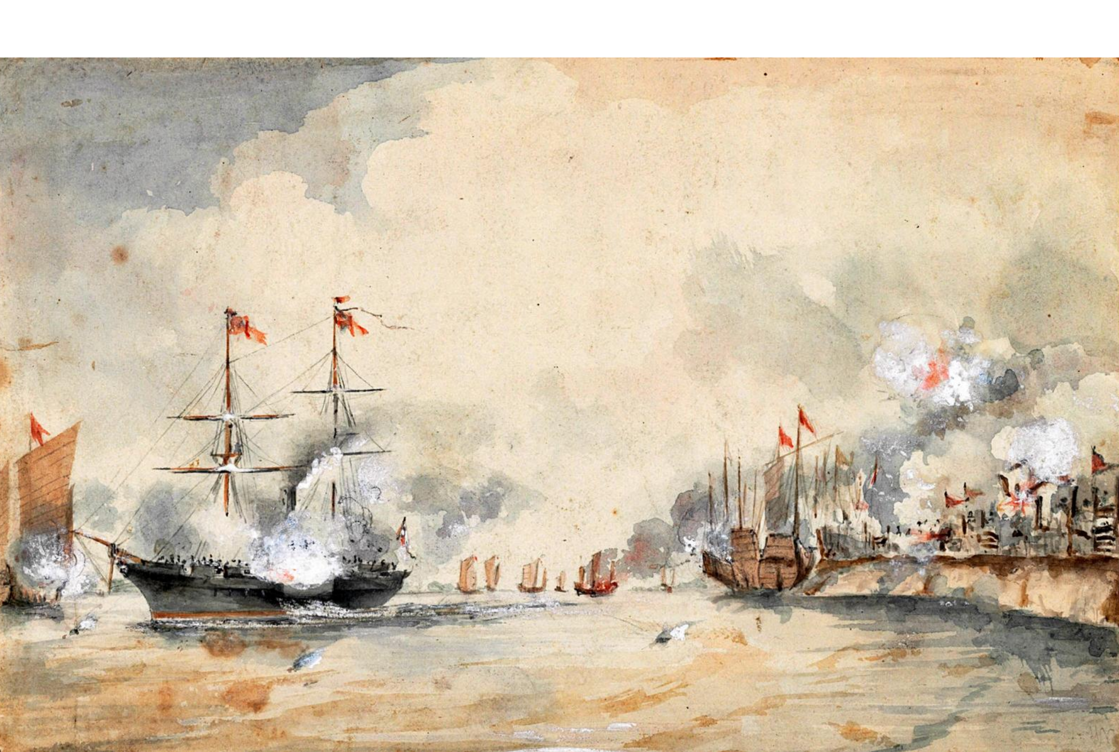
Una de las primeras imágenes del Gran canal en libros occidentales: Johan Nieuhof (1618-1672); Jean-Baptiste Le Carpentier (1606-ca. 1670): L'ambassade de la Compagnie Orientale des Provinces Unies vers l'Empereur de la Chine, ou Grand Cam de Tartarie, faite par les Srs. Pierre de Goyer, et Jacob de Keyser, illustrée d'une tres-exacte description ... de la Chine: enrichie d'un grand nombre de tailles douces



Autor desconocido probablemente bocetos del Sr. Williams, compañero del Hermes

Título Empalizadas atractivas a la entrada del Gran Canal Descripción Inglés: Rebelión de Taiping: de una serie de 10 pinturas en acuarela de un artista no identificado que representan batallas navales británicas con rebeldes chinos de Taiping, Zhenjiang, China, c.1853.

Buques de guerra británicos atacan aldeas y juncos controlados por Taiping en el río Yangtze: una de una serie de acuarelas contemporáneas que representan el evento en detalle.



Émile-Antoine Bayard (1837-1891). El Puente de Pa-Li-Kiao durante la tarde de la batalla. La Batalla de (Baliqiao) tuvo lugar el 21 de septiembre de 1860, durante la Segunda Guerra del Opio (1856-1860). La Victoria del ejército anglo-francés abrió el camino a Beijing a los ejércitos occidentales.





Dibujos de William Alexander, dibujante de la Embajada de Macartney en China en 1793.
Arriba: embarcaciones fluviales que pasan por una esclusa.
Abajo. Una esclusa de canal por la que pasó la embajada el 6 de noviembre de 179

Dibujos de Charles Abott, en 1816.
Arriba. Templo de Quan-Yin-Mun, cerca de Nankin.
Abajo: See-Lang-Shin.

5. El Gran Canal, un recorrido por la historia y la cultura de China

Beijing	Palacios imperiales construidos con los materiales traídos por el Canal.
Tongzhou	Graneros imperiales, donde el grano se almacenaba antes de distribuirse por Beijing.
Zhanjiawan	Lugar de despedida a las afueras de Beijing. Sinónimo de despedida en poemas modernos.
Tianjin	Gran distribuidor de mercancías. Convergencia de las rutas comerciales marítimas y fluviales.
Yangliuqing	Aldea de las Pinturas de Año Nuevo. Pinturas de vivos colores y temática variada que se pegaban cada año en las puertas y ventanas de las casas.
Wuqiao	El hogar de los acróbatas, pues es la ciudad china con mayor tradición de acrobacia.
Dezhou	Tumba del rey de Sulu (Filipinas), que murió de vuelta a su casa tras visitar al emperador de la dinastía Ming. Y allí se quedaron a vivir sus descendientes.
Linqing	Fábricas de baldosas de gran calidad, usadas en palacios y tumbas imperiales. Cada barco de grano cargaba aquí 40 ladrillos de 20 kilos, y cada barco civil 20 ladrillos.
Liaocheng	Ciudad monumental: Torre Guangyue y el Guild de los comerciantes de Shanxi y Shaanxi

Zhangqiu	Famoso vino fortísimo. Muchas bodegas.
Liangshan	Montes donde transcurre la acción de la gran novela "A la Orilla del Agua".
Jining	Hogar del poeta Li Bai durante 16 años.
Lago Weishan	El mayor lago del norte de China: 1200 km2. Un Parque natural único en la región. Especialmente bello en el mes de julio.
Xuzhou	Antigua frontera entre norte y sur de China. Pequeño Ejército de Terracota.
Yangzhou	Gran ciudad del Canal. Inicio del Canal antiguo. Punto estratégico en la confluencia norte entre el Canal y el río Yangtzé.
Zhenjiang	Conexión de la parte sur del canal con el río Yangtzé
Suzhou	La Venecia de Oriente. Calles y canales corren paralelos a lo largo de la ciudad. Puertas sobre el agua, bellos jardines.
Tongli	Una de las Aldeas del Agua: Wuzhen, Xitang, Zhouzhuang, Zhujiajiao. Todas situadas entre canales, pero sólo Tongli a la orilla del Gran Canal.
Hangzhou	Punto final del Gran Canal. Espléndida y rica ciudad. Bellos paisajes, cultura elevada.

6. Beijing - La Ciudad construida gracias al Gran Canal

Beijing, la gran capital, la residencia imperial, el centro del mundo durante la época imperial, era el fin natural del Gran Canal, de la gran red de transporte de productos y tributos puesta al servicio del Hijo del Cielo y de su corte, y es a la vez el símbolo del ordenamiento territorial del imperio. De hecho el punto final del Gran Canal es la propia puerta de la Ciudad Prohibida. E incluso un ramal del mismo, el río Dorado baña uno de sus patios, atravesado por cinco puentes que representan las cinco virtudes imperiales.

Y se puede decir que Beijing es el final del Gran Canal porque todos los productos y maravillas que a través de él llegan a la corte imperial, tienen como último destinatario al Hijo del Cielo, al emperador, propietario por derecho propio de todos los bienes del imperio. No hace falta realizar un gran esfuerzo para contemplar Beijing como una gran vía de agua. De hecho, antes de que el desarrollo de la ciudad cambiara su fisionomía, Beijing era cruzada por un buen número de ríos, luego comunicados mediante canales: Una vía de agua adaptada a la distribución final de los productos transportados por el Gran Canal.

La rama principal del canal llegaba desde Tongzhou a la puerta Dongbianmen, seguía luego hacia el norte bordeando la muralla de la ciudad hasta el Gran Muelle de Jishuitan, desde donde, atravesando los lagos de Houhai, hoy en día una de las zonas más animadas de la capital, se dirigía al sur a través de los lagos del Norte (hoy Parque Beihai), Centro y Sur (hoy el complejo de gobierno de Zhongnanhai), parte anexa a la antigua Ciudad Prohibida, bañando incluso la puerta de Tiananmen, mediante el llamado río Dorado, entregando sus aguas al gran foso que rodea a la Ciudad Prohibida. Otro canal conectaba de la misma forma la

Ciudad Prohibida con el Palacio de Verano, que era utilizado cada año por la corte imperial para sus cambios estacionales de residencia.

El camino inverso al que realizaban mercancías y tributos era seguido por los emperadores durante sus visitas de inspección. Mediante las que, imitando ritualmente los viajes del Gran Yu, salían de la Ciudad Prohibida en una impresionante comitiva de barcos y durante meses e incluso años, recorrían a través del Gran Canal los territorios del imperio hasta llegar a Hangzhou. Era la forma tradicional de enfatizar su dominio sobre el territorio que por derecho divino les pertenecía. Esos largos viajes, mediante los que el emperador se impregnaba de los paisajes, la gastronomía, la cultura y las formas de vida de sus súbditos en el centro y el sur del país, tuvieron una importancia crucial en la integración cultural entre el norte y el sur de China.

La Ciudad Prohibida, la residencia de los emperadores de las dos últimas dinastías, el centro político y ceremonial del país durante casi 500 años, ocupa 72 hectáreas. Habiendo sido construida durante 14 años, desde 1406 a 1420 por un ejército de un millón de trabajadores, es la mayor colección de edificios de madera que se conserva en el mundo, y sin duda una de las obras más grandiosas de la historia de la humanidad. Pues bien, ese conjunto de palacios desde el que los emperadores de las últimas dinastías gobernaron el imperio más poderoso del mundo, no se podría concebir sin la presencia del Gran Canal.

Los preciosos materiales con los que está construida procedían generalmente de tierras lejanas. Las maderas preciosas llegaron en su mayor parte desde los bosques de las provincias de Zhejiang, Jiangxi, Hunan y Hubei. Los grandes troncos de los árboles eran conducidos flotando por el río Yangtzé hasta alcanzar el Gran Canal en Zhenjiang, desde donde eran encaminados hacia Beijing. Un viaje que duraba entre 3 y 4 años. Los suelos de las salas más importantes de la Ciudad Prohibida están hechos con un

tipo de ladrillos muy especial, llamados ladrillos dorados, pues su producción requería una serie de complejos pasos, incluyendo el cocido, pulido y engrasado, que les rendían tremendamente agradables de ser pisados, y con una sonoridad especial. Estos ladrillos sólo se producían en la zona de Suzhou y Shanghai, y fueron trasladados en su totalidad por el Gran Canal hasta Beijing. Pero incluso los enormes mármoles tallados que forman la avenida imperial cortando la Ciudad Prohibida por la mitad, aún producidos en su mayoría en el norte de China, no lejos de Beijing, dado su formidable tamaño sólo pudieron ser trasladados hasta la Ciudad Prohibida gracias a la construcción de improvisados canales, que helándose en invierno, permitían transportarles con menor esfuerzo deslizándoles sobre el hielo. No olvidemos que el mayor de estos bloques de piedra, el situado en la parte posterior del Salón de la Armonía Preservada, mide 16 metros de largo y pesa 250 toneladas.

Además de la Ciudad Prohibida, casi todos los ladrillos y maderas utilizados para la construcción de los grandes templos, como el Templo del Cielo o el Templo de la Tierra y Palacios de Beijing, como el Palacio de Verano, llegaron a través del Gran Canal. El Gran Canal creó Beijing. Son famosos los grandes troncos utilizados en el Salón de las Rogativas por las Buenas Cosechas del Templo del Cielo, que llegaron desde los bosques de la lejana provincia de Yunnan. Es curioso, pues el Templo del Cielo se podría considerar el gran monumento en el que los emperadores rezaban para que el sistema económico simbolizado por el canal permaneciera inalterable.

Pero si Beijing era el final de ese largo viaje que realizaban los más preciosos materiales del imperio, era a la vez el centro del que emanaba el poder político, brotando no solo el dominio imperial que se extendía por toda China, sino la actividad intelectual estrechamente relacionada con esos funcionarios que durante siglos monopolizaron el acceso a la cultura en la China

antigua. Como un gran cerebro que dirige los movimientos de la máquina del estado, Beijing digería los alimentos llegados del sur, y los devolvía transformados por su acción cultural, hasta los últimos rincones de China.

La geografía de la ciudad recuerda todavía su antigua dependencia del Gran Canal, pues con frecuencia se cruza alguno de sus muchos canales. Hace unos años que se restauraron y convirtieron en un lugar de esparcimiento los graneros imperiales, bien protegidos en el interior de la puerta Chaoyang, con sus muros enormes para evitar incendios y otras calamidades. Casi abandonados durante décadas, han revivido en los últimos años debido al gusto actual por las cosas auténticas, por la herencia de un pasado que tendemos a imaginar cómo puro, aún no contaminado, genuino. Las referencias a la actividad del canal también abundan en la red de callejuelas conocidas como *hutong*, que todavía hoy forman la mayor parte del Beijing antiguo, pues muchos reflejan en su nombre su relación con el canal. Por ejemplo los que llevan en su nombre el carácter ku 库 se refieren a almacenes de mercancías, mientras que los que llevan el carácter cang 仓, se refieren a graneros. Así podemos encontrarnos con el Callejón del Afortunado Granero de Arroz, el Callejón del Nuevo Granero del Norte o Callejón del Granero de la Puerta Este; y también con el Callejón del Almacén de los Objetos de Porcelana y el Callejón del Almacén del Buen Arroz.





福
客谢绝入内
NO Visitors
760887





7. Tianjin. El Gran paso

Visité Tianjin por primera vez hace más de 20 años. Me pareció una ciudad muy curiosa, en la que los elementos modernos se combinaban con gracia con los de la época colonial y con aquellos otros más antiguos de los barrios de estilo tradicional. Entonces ya sabía que Tianjin es conocido como el puerto de Beijing, pero no sabía que esta denominación se refiere a su papel en la historia como puerto marítimo y fluvial, como el centro en el que convergieron, incluso antes de la fundación de la ciudad como tal, las importantes rutas marítimas y fluviales que proveían de mercancías a la capital Beijing y territorios cercanos. La historia y la arquitectura de Tianjin son testigos todavía hoy de esa doble importancia estratégica que la convirtió en el principal puerto del Norte de China y la vía natural de comunicación con Beijing.

El nombre de Tianjin (paso celestial, o del hijo del cielo), es relativamente reciente, pues le fue otorgado por el emperador Yongle en el año 1404 tras la victoria en la batalla que le proporcionó el control de ese puerto. El traslado de la capital a Beijing por parte de ese mismo emperador, señaló el inicio de la prosperidad moderna de esta ciudad, y de su conversión en uno de los principales centros logísticos de China.

Situada a la orilla del río Haihe, que se forma por la convergencia de cinco ríos y canales, y de alguna forma diseña la ciudad tal como es, un río completamente navegable y a solo 60 kilómetros del Golfo de Bohai en el Mar de China, Tianjin ha sido desde las primeras dinastías un importante centro comercial. Su importancia creció cuando el emperador Yang de la dinastía Sui completó el Gran Canal, pues se convirtió en el centro de distribución de provisiones y abastecimientos militares para las campañas de Corea. No obstante la grandeza de Tianjin llegó realmente con la gran prosperidad que proporcionó primero la

Dinastía Yuan, y luego de forma más prolongada las dinastías Ming y Qing. En esos años Tianjin era el paso obligatorio de todas las mercancías enviadas a la capital, y cuando el canal se vio saturado por la intensidad del comercio, y se establecieron las primeras rutas marítimas entre la rica provincia de Zhejiang y la capital, Tianjin se convirtió en un puerto fluvial especializado en el comercio marítimo.

Los barrios más tradicionales de la ciudad moderna aún reflejan claramente esa herencia, ese sabor comercial sobre el que se fundó su prosperidad. Y las calles mejor conservadas, las que se extienden no de forma casual desde el río Haihe hasta el Templo de la Emperatriz del Cielo, con sus redes de comercios y de casas restauradas a la antigua usanza, con los olores de sus mil aperitivos y las muestras de otras tantas artes ya olvidadas en otros sitios, podrían hacer pensar al visitante que ha realizado un viaje en el tiempo, y por un momento ha llegado a otro siglo y otro mundo. No es casualidad que en este centro antiguo de Tianjin se encuentre el templo a la Emperatriz del Cielo Tianhou, una deidad venerada por los marineros a lo largo de las costas de China, ni que el templo, a pesar de sus sucesivas reconstrucciones, sea visitado continuamente por una población que aún confía en la diosa para la protección de sus familiares embarcados, o para que proporcione hijos a las mujeres con dificultad para quedarse embarazadas. Ese templo es la muestra evidente de la doble tradición de Tianjin, marítima y fluvial. Construido en 1326, es uno de los edificios más antiguos de Tianjin. A él llegaban los marineros a pedir una feliz travesía antes de que el barco partiera y a él volvían a agradecerla cuando regresaban. Allí se celebrara el día 23 del tercer mes lunar una de las mayores fiestas de Tianjin, con numerosas atracciones, juegos, y ceremonias.

Descubrir ese gran templo de la Emperatriz del Cielo fue para mí una experiencia emocionante, pues habiéndome dedicado durante años a rastrear la presencia de las diosas en la historia, el

arte y las tradiciones de China, nunca había tenido oportunidad de visitar más que pequeños templos con culto muy limitado. Al descubrir la grandeza de este de Tianjin, con su maravillosa colección de imágenes de deidades femeninas y el fervor con el que la población local todavía les contempla, me produjo una gran alegría, pues me hizo sentir que esos vestigios de la antigua cultura que me empeño en investigar, aun siguen vivos en cierta forma, aunque sea en las plazas de los barrios antiguos, o en el corazón de los ancianos que los habitan.

Otra herencia de esa historia singular, de la importancia de Tianjin como puerto comercial, de su desarrollo como centro de relación con los países extranjeros, es su barrio de las legaciones. Tras la apertura de Beijing al exterior al final de la Segunda Guerra del Opio, Tianjin, a la orilla casi del mar, cerca de Beijing y lejos de la corte al mismo tiempo, se convirtió en el asentamiento preferido para un buen número de empresas, gobiernos y organizaciones extranjeras. La prosperidad de las relaciones comerciales con China hizo que se construyeran edificios cada vez más bellos y ostentosos, edificios que agrupados alrededor de lo que ahora se llama "Las cinco calles de los extranjeros", proporcionan a Tianjin un sabor único. Una ciudad moderna que se elevaba sobre un pasado preñado de experiencias, de intercambios, de contradicciones. Tianjin es considerada, después de Shanghai, como la ciudad china en la que se conservan mayor número de edificios de la época colonial, hoy la mayoría han sido perfectamente rehabilitados, invitando al viajero a descubrir ese mundo lento de los tiempos pasados. Entre estos edificios aún destacan los del barrio italiano, y los del británico, especialmente el antiguo Hotel Astor, el Restaurante Kiessling, el Bazar Quanye, etc. La riqueza de esa herencia colonial es tan impresionante que algunos autores han bautizado a Tianjin como la Exposición Permanente de la Arquitectura Mundial.

La ciudad de Tianjin también es conocida en toda China por las creaciones artísticas de los habitantes de una aldea, que situada en las afueras de la ciudad, se encuentra casualmente a la orilla del canal. Hablo de las Pinturas de Año Nuevo de la Aldea Yangliuqing. Descubrí esas pinturas a principios de los noventa en Shanghai, en un magnífico libro de bellos colores que llenó de alegría una húmeda tarde de verano. Desde entonces las he seguido la pista con devoción, he regalado libros con sus ilustraciones a mis amigos españoles, y una colección de sus obras más representativas está siempre al alcance de mi mano, entre los libros con los que acostumbro relajarme tras una dura jornada de trabajo. Y es que hay algo en su simplicidad, en su inocencia, en su utilización del color, que me seduce sin llegar a cansarme. Estas son unas pinturas de colores llamativos y contenido realista, a veces describiendo contenidos legendarios o mitológicos considerados auspiciosos, que cada Año Nuevo se pegaban en las puertas y ventanas de las casas. A través de las mismas se expresaban los mejores deseos para el año que comenzaba, y a la vez se consideraba que eran capaces de ahuyentar a los malos espíritus. La sencillez de los trazos, combinada en muchas ocasiones con la elaborada composición, les ha convertido en una de las formas artísticas más apreciadas por chinos y extranjeros.




上海银行 Bank of Shanghai


天津天后宫天上圣母


五　子



8. YANGZHOU. LA PUERTA AL CANAL

Visité Yangzhou un fin de semana que tenía libre en Shanghai. Con las comunicaciones entonces aún escasamente desarrolladas en esa zona la presencia de turistas era muy escasa. Eso me permitió disfrutar de la ciudad casi para mí solo, me refiero especialmente a las atracciones turísticas secundarias, donde muchas veces era el único visitante. Debo reconocer que me causó buena impresión, pues había muchas calles antiguas bien conservadas y otras restauradas sin estridencias y recuperadas así para la vida cotidiana de la población local.

Yangzhou está situada en la margen izquierda del río **Yangtzé**, a unos 15 km del punto donde el **Gran Canal** se separa del río. Fue uno de los centros económicos y culturales del Sur de China, patria de numerosos comerciantes e intelectuales. Algunas ramas del canal que cruzan la ciudad, un barrio viejo perfectamente conservado, la abundancia de jardines y la perseverancia en el mantenimiento del estilo tradicional en las nuevas construcciones, hacen a **Yangzhou** una de las ciudades más bellas de la región. Una ciudad con un encanto especial, uno de esos lugares a los que uno acude por conocerlos, y se puede quedar varias semanas.

La ciudad de Yangzhou es una de las más ricas y prósperas del sur de China, y esa prosperidad ha ido unida, desde su fundación por el rey Fuchai, a su relación con el canal. Pues se erigió a su orilla, con una gran muralla alrededor, para evitar los ataques del reino de Qi, en el norte. Desde su origen Yangzhou estuvo caracterizada por su espíritu fronterizo, que la hizo ser destruida varias veces a lo largo de su historia; su relación con el canal, y su dependencia del Yangtzé, que la convirtieron desde tiempos antiguos en un importarte centro de comunicaciones. Precisamente debido a sus ventajas como centro de comunicaciones y sus buenas defensas, fue elegida por el emperador Yang de la dinastía Sui, como el punto final de su Gran

Canal. En ese tiempo Yangzhou se convirtió en una de las ciudades más importantes de China. El propio emperador Yang la visitó en tres ocasiones. En cada una de ellas las majestuosas naves imperiales iban seguidas por una enorme cola de barcos, que dicen se extendía 100 kilómetros. Para ayudarles en la navegación en los puntos de mayores corrientes se movilizaron 80.000 personas que tiraban de los barcos, y se construyeron 40 palacios a la orilla del canal para atender al cortejo imperial. Estos excesos supusieron un gran sufrimiento para un pueblo que todavía no se había recuperado del esfuerzo realizado durante la construcción del canal. Es por ello que mientras el emperador Yang realizaba su tercer viaje al sur, en el norte surgió una rebelión y el emperador acabó ahorcado por sus propios cortesanos.

Una vez convertida en uno de los puntos clave del gran canal, numerosos comerciantes se establecieron en Yangzhou, no sólo llegados del norte y sur de China, sino de países extranjeros, algunos de ellos desde tierras remotas, pues la navegación por el río Yangtzé hasta la ciudad era muy conveniente. Se cuenta que al principio de la dinastía Tang vivían en Yangzhou miles de comerciantes coreanos, japoneses, persas y musulmanes, que habían convertido a la ciudad en un importante centro de comercio internacional. Algunos de los más importantes profetas musulmanes de la época predicaron aquí, construyéndose la mezquita Xianhe, una de las más grandes de China. Desde aquí partió hacia Japón el monje Jianzhen, que tanta importancia tuvo en la difusión de la cultura china, pues no sólo llevó a Japón las enseñanzas budistas, sino también aspectos importantes de su cultura, ciencia y tecnología. El Templo Daming, donde este monje vivió, que aún preserva su estructura original, permanece como símbolo de esas relaciones entre China y Japón.

La rebelión de An Lushan, surgida tras el periodo de esplendor de la dinastía Tang a mitad del siglo VIII, supuso un duro golpe para la ciudad de Yangzhou, pues las colonias

extranjeras fueron diezmadas, y en medio del caos muchos extranjeros fueron asesinados, sus almacenes saqueados y sus casas destruidas. Esta fue la primera gran destrucción de Yangzhou, de la que, como de las siguientes, pronto se recuperó. De hecho, a la caída de la dinastía Tang se convirtió en capital del reino Wu, uno de los reinos de breve duración surgidos en los tiempos de caos previos al establecimiento de la dinastía Song.

Marco Polo vivió durante un tiempo en Yangzhou, según algunas fuentes estuvo tres años asignado como gobernador, trabajando al servicio del emperador Kublai Khan. Recientes descubrimientos arqueológicos sugieren que él no era el único italiano, sino que otros comerciantes del mismo país también se habían establecido en Yangzhou en el siglo XIII y XIV.

Ese aire cosmopolita, esa influencia de culturas lejanas, esa continua afluencia de dinero generado por el comercio, convirtió a Yangzhou en uno de los más importantes centros intelectuales y culturales de China. La ciudad fue el escenario de una de las mayores masacres producidas durante la conquista de China por los manchúes que establecieron la dinastía Qing, pues su gobernador permaneció fiel a los últimos representantes de la dinastía Ming. Mas la destrucción llevada a cabo durante la guerra pronto se vio recompensada por la paz, y la creciente actividad comercial que trajo consigo, hizo que Yangzhou recuperara de nuevo su esplendor.

La ciudad era a la vez un importarte centro cultural: pintores, poetas, calígrafos, e intelectuales, creaban obras magníficas bajo la protección de las importantes familias de comerciantes. Especialmente famosos son el grupo de pintores conocidos como los Ocho Excéntricos de Yangzhou, así como sus cuentacuentos expertos en narrar un antiguo tipo de comedia popular muy apreciada en la región. También es famosa por la producción de artesanías de jade y cerámica. Además, como en otras ciudades a lo largo del canal, los grandes beneficios

generados por el comercio, los impuestos, la navegación y servicios auxiliares, creó una de las tradiciones gastronómicas más apreciadas de China, convertida en cierta forma en paradigma de la cocina del Delta del Yangtzé, con sabores tenues y delicados, en los que no sólo se consiguen apreciados platos para las elites, se dice que cuenta con más de 800 recetas originales, sino una redefinición de la comida popular, pues hasta un plato tan común como el arroz frito lleva en los restaurantes de China el apellido de esta ciudad. A todos los que llevamos por aquí unos años, una buena fuente de arroz frito de Yangzhou nos ha salvado una cena con invitados remilgados. Sin embargo la comida que yo descubrí en mi viaje fueron los *baozi*, esos panecillos al vapor rellenos de carne o verduras que en esta ciudad parecen deshacerse en la boca antes de darte oportunidad de morderlos.

La ciudad perdió parte de su importancia cuando el trasporte por ferrocarril sustituyó al fluvial. Hoy es una ciudad tranquila, con una parte antigua bien conservada, con callejuelas estrechas, en las que las casas siguen el estilo tradicional, con frecuencia entrecruzadas con sus numerosos canales, o salvándolas con algún bello puente, y una serie de lagos, jardines, pagodas y templos, que evocan continuamente un pasado glorioso. De entre los lagos el más famoso es el Lago del Oeste Delgado, una estrecha franja de agua rodeada por bellos jardines que la población local ha convertido en su lugar de entretenimiento favorito, algunos relajándose a la orilla de las aguas, otros disfrutando de la vista de sus jardines y construcciones, como la **Pagoda Blanca**, de estilo tibetano, y el **Pabellón Wutingqiao**. Al igual que en otras ciudades del Sur de China, la esencia del mundo de agua se conserva en algunos bellos jardines, antaño casas privadas, como el Jardín **Geyuan** y **el Jardín Heyuan.**

El Yangzhou del canal todavía se puede visitar a las afueras de la ciudad, por donde circulan las aguas en continua actividad. Uno de los lugares privilegiados para contemplar su actividad es

desde la cima de la **Pagoda Wenfeng**. Debo reconocer que durante mi primera visita, un atardecer cuando desde lo alto de la pagoda Wenfeng observaba el reflejo del sol ya en retirada sobre las aguas del Gran Canal, no pude resistirme a la tentación y parafraseando a Napoleón murmuré en voz baja a ese otro yo con el que compartimos nuestros pensamientos más íntimos: "Desde la superficie de estas aguas que fluyen sin cesar, 30 siglos de historia nos contemplan compañero."






玉版橋





9. Zhenjiang y sus montañas sobre el agua

Un gran ferry conectaba hasta hace pocos años las dos orillas del río Yangtzé a la altura de Zhenjiang, la contraparte a Yangzhou en su orilla sur, una bella ciudad rodeada de colinas arboladas y campos floridos, que cobró importancia cuando se construyeron en sus alrededores las esclusas por las que el Gran Canal se comunicaba con gran río. Era un recuerdo de los tiempos cuando las comunicaciones a lo largo y ancho de China se desarrollaban principalmente siguiendo los ríos. Hoy ha sido sustituido por el Puente Runyang, el mayor puente de suspensión del mundo, que cruza el Yangtzé unos kilómetros más allá, pero entonces el ferry todavía te obligaba a descender de ese mundo de prisas y carreras y te recordaba que la vida es una lenta travesía en la que todo va mejor si se viaja a favor de la corriente. Tardé mucho en saber que este es uno de los principios básicos de la filosofía china.

Visité Zhenjiang en el mismo viaje que me llevó a Yangzhou, habiendo sido enviado a ambas ciudades para evaluar la posibilidad de incluirlas en nuestras principales rutas turísticas, que de hecho paraban invariablemente unos minutos en la estación de Zhenjiang. Mis buenas palabras no pudieron cambiar la realidad de que la mayoría de los turistas españoles solo disponen de dos semanas para realizar un programa cargado de maravillas. Llegué a la ciudad por la tarde. Llovía entre la niebla. Enseguida me dispuse a visitar sus atracciones más famosas.

Me dirigí en primer lugar a la **Colina Jinshan.** La primera visión de la colina, con los templos construidos en su ladera, es impresionante. Pues esta colina parece adentrarse en el río Yangtzé, de tal forma que sus construcciones forman una bella imagen sobre el fondo del cielo y el río, sorprendiendo a todos los que la contemplan por primera vez. Inmediatamente pensé que todo viajero que pasara tan cerca de esta maravilla, debería detenerse,

aunque solo fuera un par de horas, para poder disfrutar de su vista. Sumido en estos pensamientos ascendí por la propia colina hasta el **Templo del Cielo y el Río**, que como su nombre indica tiene una curiosa vista sobre el río Yangtzé con el ajetreo de sus embarcaciones, y luego a la **Pagoda Cishou**, octogonal, de siete pisos. Más adelante supe que entre los chinos es muy famosa porque en ella se desarrolla la acción del famoso cuento: *Historia de la Serpiente Blanca*.

La visita de Zhenjiang es la de vistas al río, por lo que siguiendo la tradición seguí hacia la colina **Jiaoshan**, que se encuentra sobre una pequeña isla al este de la ciudad, a la que se llega cruzando un brazo del río en barca o teleférico. Está cubierta de una espesa vegetación, y la ascensión a su cima, un paseíto, pues está sólo a 150 m de altitud, nos lleva por un bello sendero en el que abundan los pabellones. Si el día es claro es un buen punto para observar la actividad del río. A los pies de la colina está el **Monasterio Dinghui**, que fue de los más importantes del sur de China en los siglos pasados, y todavía está habitado por un buen número de monjes. También están las ruinas y los cañones de una de las primeras fortificaciones británicas de la época posterior a la **Guerra del Opio**, y un pequeño jardín de bonsáis. La **Colina Beigushan** es el tercero de los paisajes famosos de Zhenjian. Colgada sobre el Yangtzé, ofrece una de las mejores vistas del gran río. También cuenta con un templo, el **Templo Ganlu**, que data de la dinastía **Song**.

Pero Zhenjiang también tiene unas cuantas callejuelas estrechas, cuidadosamente conservadas, que harán las delicias de los que viajan explorando pretéritas realidades. Antes de llegar a Suzhou el Gran Canal pasa por Wuxi, un importante centro industrial a la orilla del lago Taihu, que cuenta con una superficie de 2.425 km^2, en el que todavía se pueden ver bellos barcos de vela.





10. Suzhou - La Venecia de Oriente

Si ya hemos visto que varias de las más importantes ciudades de China deben su prosperidad al Gran Canal, no cabe duda de que hablar del canal es hablar de Suzhou, pues en esta ciudad, uno de los principales centros de producción del sur de China, que enviaba arroz y seda a la capital, cerámica y porcelanas, brocados y bordados, es donde se empezaron los primeros canales, y sobre todo porque el canal, formando una tupida red acuática ante la presencia de la ciudad, multiplica su presencia a lo largo de las callejuelas de Suzhou, para recrear un paisaje único que ha hecho que algunos autores consideren a esta ciudad la Venecia de Oriente. Además, en estos tiempos del turismo y los intercambios culturales internacionales, Suzhou se ha convertido en el punto idóneo para disfrutar del canal, ofreciendo multitud de paisajes espectaculares, tanto de día como de noche, que permiten retroceder a los tiempos pasados. Pues Suzhou, a pesar de ser una de las ciudades más modernas de China, con una serie de polígonos industriales en los que tienen sus sedes las mayores multinacionales del planeta, es a la vez una de las más antiguas, con una historia que se remonta a más de 2.500 años.

La conservación y restauración de la ciudad antigua ha estado estrechamente ligada a la protección del Gran Canal y las decenas de canalitos que recorren la ciudad. De hecho la ciudad contaba con ocho puertas en tierra y otras ocho en agua, que se abrían por el día para dejar pasar las mercancías y personas y se cerraban por la noche. Es por ello que, además de los extensos barrios de casas viejas que se encuentran por doquier, durmiendo la siesta de la historia, en ese corazón de la ciudad vieja hay otra serie de paisajes en los que se ha combinado de forma espectacular la sobriedad de las eras pasadas con un punto de modernidad llegado a través de la reivindicación de los canales como el distintivo identificativo de la ciudad; e incluso en algunas ocasiones,

como en la zona nocturna de Shantangjie, en un nuevo modelo en el que la tradición y la modernidad se combinan creando un magneto que cada noche seduce y atrapa a los ciudadanos y visitantes. Y es que en este mundo de prisas y desarraigos, la visita a Suzhou nos reconcilia con ese pasado que a pesar de haber sido tantas veces idealizado, nos hace sentir su carencia forzándonos a regresar una y otra vez a los centros mágicos donde la tradición aún se conserva.

Si bien la actividad nocturna de la calle Shantang se ha convertido en la puerta de entrada al mundo mágico de Suzhou, el viajero podrá comprobar que una vez atravesada esa puerta una nueva ciudad llena de maravillas se presenta ante él, no en vano dice un refrán: "En el cielo está el paraíso, en la tierra Suzhou y Hangzhou." Para mí ese paraíso se construye en Suzhou en torno al agua alimentada desde el Gran Canal, en los canales que se abren desde la Colina del Tigre o en la tranquilidad de la calle Pingjiang. Las casitas que se encuentran al borde de los pequeños canales, con una puerta a la calle y otra al canal, conservan, con esa estructura arquitectónica secular y esa disposición del espacio tradicional, una forma de vida que funde el pasado con el presente, y la belleza con la armonía. Me encantan esas calles donde apenas se pueden cruzar dos personas con los brazos extendidos, especialmente en la soledad de la noche serena de Suzhou, pero también me encanta el agua negra, la oscura luna, y el reflejo de un puente con una farola roja, como se presenta ante mis ojos en la calle Pingjiang. Supongo que a veces necesitamos combinar una dosis de sobriedad con otra de animación y en ese juego espiritual que bien se podría asociar al yin y el yang, Suzhou juega un papel determinante. Pingjiang era el nombre que tuvo Suzhou desde siglo XII al XIV, un tiempo en el que se diseñó la ciudad tal y como se conoce en la actualidad, pues en un mapa de la época grabado en piedra, sus principales características son perfectamente identificables.

La existencia de tal cantidad de canales y canalitos entrecruzando la ciudad en una y otra dirección ha obligado a la construcción de numerosos puentes. Los hay grandes y pequeños, antiguos y modernos, algunos que salvan canales y calles, y otros apenas un paso sobre el extremo del estanque en un jardín. Se podría decir que Suzhou es un museo de puentes. Tal vez los más curiosos sean los pequeños puentes que conectan las dos partes de una casa, aunque el más admirado es el puente de Marco Polo situado ante la doble puerta de Panmen.

El segundo elemento mediante el que el canal entra en la ciudad de Suzhou es a través de sus maravillosos jardines, que constituidos en un elevado porcentaje por estanques y lagunas, suponen llevar a cada una de esas casas señoriales un gran canal en miniatura, con sus ciudades, montañas y gentes, y merced a esa integración que hacen los jardines chinos de los elementos exteriores a ellos, los jardines se convierten en minúsculos suplementos de la grandeza del canal. El Jardín del Administrador Humilde, el del Pescador, con sus laberintos de pasillos y salones, sus caprichosas corrientes de agua y su cercanía a pequeños canalitos, recrean efectivamente en el visitante una relación sentimental con el agua, presente en China desde la remota antigüedad. Las tardes pasadas en la contemplación de los lotos, las lentas horas de lectura en un tranquilo rincón, el tiempo detenido a la espera de esa fotografía perfecta, son experiencias únicas en los jardines de Suzhou.

Muchas veces, al acabar la visita de Suzhou, y continuar en el tren rumbo a nuestro próximo destino, me ha comentado algún turista: "Esta es la China que imaginaba. Esto es lo que yo esperaba encontrar."








山塘
冰淇淋
双皮奶
台湾名小吃
香酥鸡
花枝丸


苏州港

11. Aldeas del agua

Cerca de Suzhou se encuentra el Puente del Cinturón Precioso, fue construido en el siglo XV con los fondos obtenidos por la venta del cinturón del gobernador Wang Zhongshu. Con sus 317 metros es el más antiguo en el mundo de esta categoría y además con forma de cinturón.

A partir de Suzhou, y hasta Hangzhou, el Gran Canal no es más que una las centenares de vías de agua que forman el laberinto acuático del Delta del Yangtzé. Si bien se puede trazar una continuidad y de hecho existe una ruta perfectamente visible entre Suzhou y Hangzhou, ésta no es más que una, tal vez la más importante, de las miles de combinaciones que los canales y vías de agua hacen posible. Allí, entre los fértiles arrozales y los ubicuos estanques donde los campesinos crían carpas o cultivan perlas, un paisaje siempre variable se extiende en una monotonía de cientos de kilómetros. La uniformidad de ese paisaje solo se rompe por la aparición de alguna de las bellas aldeas que de alguna manera conservan la esencia de la vida en ese mundo.

El Gran Canal como tal baña, recién salido de Suzhou, dos de ellas, las aldeas de Tongli y Luzhi. Ambas comparten muchas características comunes entre sí, y con algunas otras situadas un poco más cerca de Hangzhou, como Xitang y Wuzhen, o de Shanghai, como Zhouzhuang o Zhujiajiao. Todas juntas han sido denominadas las Aldeas del Agua y reconocidas como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO debido a que, habiéndose quedado de alguna manera un poco al margen del vertiginoso progreso del siglo XX, conservan formas de vida tradicionales ya desaparecidas en el resto de China.

Las Aldeas del Agua son caracterizadas como su nombre indica, por su particular relación con el agua. Atravesadas por el Gran Canal o por alguno de sus ramales, se han construido como

una sucesión de puentes, jardines, callejuelas y templos. Paredes blancas, linternas rojas, telas azules, barandillas de madera, puentes de piedra, crean una gama de colores característica de estas aldeas. Los fértiles campos proporcionaron gran prosperidad en el pasado, testimonio de la cual son los grandes jardines hoy conservados, antaño residencias señoriales. El transporte por barco es todavía parte de ese paisaje continuo, en el que la relación de las personas con el agua es primaria, vital e imprescindible

Aunque todas estas aldeas ofrecen importantes semejanzas a primera vista: un área central perfectamente conservada, con una red de callejuelas y canales, y entre ellos edificios construidos hace siglos, con un número importante de comercios y restaurantes tradicionales, en los que las recetas locales se conservan proporcionando a platos, ahora populares internacionalmente, un sabor distinto, cada una de esas Aldeas del Agua tiene por otra parte sus características propias.

Tongli, la más cercana a Suzhou, es tal vez la más sobria, con sus casas blancas alineadas a la orilla del canal, con sus estrechos callejones de paredes encaladas, calles rectilíneas que se pierden en un horizonte brumoso, puentes y jardines escenarios de la vida cotidiana de una población apenas afectada por el turismo.

Zhujiajiao está a sólo 50 km de Shanghai. Tiene una belleza natural poco contaminada por los visitantes, con una vibrante actividad reflejo de las interacciones sociales de la región y una variedad de puentes y paisajes, y lugares donde disfrutarlos, impresionante.

Zhouzhuang es en sí un gran museo, un bello cuadro en tres dimensiones que sorprende al visitante en cada curva, en cada mirada. Cada uno de los paisajes de esta aldea parece salido de una obra de arte, y el embellecimiento proporcionado por la promoción turística, sus banderolas y farolillos, a veces crea una belleza demasiado barroca.

Wuzhen, con su sucesión de museos dedicados a mostrar cómo discurría la vida tradicional en esta región, cómo se destilaba el vino, se teñían las telas, se casaba la gente, o dormían los más poderosos, conserva un aire didáctico, como si fuera la maestra de las aldeas.

Xitang era la más coqueta y la más recogida, con una belleza serena que se volcaba en el interior, dedicada a sus habitantes, pero tras haber sido elegida como escenario para algunas de de las escenas de la película *Misión Imposible III*, en la que aparece como un barrio del antiguo Shanghai, se ha convertido en la más internacional.

Luzhi posiblemente sea la menos visitada por el turismo internacional, pero también tiene un aire sobrio y tranquilo capaz de seducir a los viajeros más experimentados.

Tal vez la mejor combinación entre la continuidad de la tradición y la individualización de la modernidad aparezca con la llegada de la noche, cuando la mayor parte de los visitantes abandonan sus calles y canales, y las antiguas construcciones, iluminadas a veces apenas por un rojo farol reflejado en el agua, son capaces de llevarnos a la memoria de otro tiempo. En ese mundo sin ruidos de coches ni grandes rascacielos, el viajero puede sentir que ha llegado por fin a la China tradicional, al arquetipo de China, a ese mundo de sueños que son los países antes de visitarlos.








RedBull



12. Hangzhou. El final del Gran Canal

Hasta hace poco tiempo, hasta que no se acabó la autopista que comunica Suzhou con Hangzhou, muchos de los viajeros que visitaban ambas ciudades, llegaban a Hangzhou en el barco que cada atardecer salía de Suzhou. Era una travesía cómoda y barata, y como tal era la preferida por muchos viajeros locales, acostumbrados como han estado siempre a la comunicación acuática. Recorría el último tramo del Gran Canal, y por esa razón también era la favorita de un buen número de viajeros individuales y agencias de turismo, que no dudaban a la hora de sufrir algunas incomodidades, si con ello conseguían recrear, siquiera por una noche, el universo que rodeaba un viaje por el canal durante la época dinástica, de revivir un fragmento de la existencia de forma parecida a como se hacía en los tiempos pasados.

Pues Hangzhou está situada al final del Gran Canal, al final del tramo que ha permanecido navegable durante más tiempo, el que la comunica con Suzhou. Hangzhou es la capital de una de las provincias más ricas de China, la gran suministradora. Se podría encontrar un paralelismo entre esa ciudad de Beijing, la gran consumidora y Hangzhou, la gran proveedora, pues no sólo enviaba Hangzhou a la corte los productos de sus tierras feraces, el arroz y las sedas, las maderas de sus bosques y sus productos industriales, sino también su capital humano. En toda esta región entre Suzhou y Hangzhou, dada la riqueza que las tierras proporcionaban, un gran número de personas aprobaban los exámenes imperiales, llevando a la fría y lejana capital, a la seca y árida Beijing ya casi en la frontera, la delicadeza y el gusto por la vida común a las culturas del sur. Numerosas concubinas, por otra parte, todavía existen calles en Suzhou y Hangzhou que fueron renombradas por la belleza y número de las concubinas imperiales, convirtieron la corte interior en una extensión del sur de China. No es casualidad que el más bello de los palacios de Beijing, el

Palacio de Verano, esté inspirado en la forma y en los puentes del Lago del Oeste de Hangzhou y en los canales de Suzhou. Era solo la constatación de que el espíritu femenino y dulce del sur del Yangtzé conquistaba a su manera a los antaño rudos guerreros manchúes.

Hangzhou es el Lago del Oeste, el lago más bello de China, una maravilla natural cuidada y ampliada, cuya belleza es potenciada por la acción humana. A su orilla se suceden los jardines y palacios, los pequeños estanques, los diques que se adentran en el lago bordeados por sauces y melocotoneros, pagodas de formas caprichosas, así como una variedad de puentes que convierten la circunvalación del lago en un recorrido irrepetible. Todo viajero que visite Hangzhou debe tomar un barco y realizar un crucero por el Lago del Oeste. Debe alejarse siquiera por unas horas del ajetreo y bullicio de la gran ciudad y respirar, en medio de sus sosegadas aguas, donde la ciudad parece tan lejana como un cuento de hadas y sus edificios la creación de un niño caprichoso, el aire incontaminado del pasado. El espíritu de un país que como muestra esta ciudad, supo integrar la naturaleza y la cultura en una armonía sorprendente, mediante la que esos dos grandes elementos contrapuestos se funden lentamente prometiendo un momento de felicidad en medio de un bosque de referencias culturales.

Entre esas montañas que se vislumbran desde el barco y sus espesos bosques, se ocultan un puñado de templos, cada uno con su sabor especial. El más bello sin duda es el Templo del Alma Escondida, que con sus barrocas decoraciones y ciclópeas esculturas es una visita obligada para todos los viajeros. Tan interesante como el templo resulta para algunos la magnífica colección de esculturas budistas, que semi escondidas entre la exuberante vegetación de la Colina Voladora, se asoman imperturbables al camino del templo. Tienen varios siglos de antigüedad. Cada una es una obra de ese arte imperecedero que

caracteriza a las más brillantes creaciones del espíritu humano. Cuando todavía se podía pasar por el camino abierto en la montaña al pie de las esculturas, el guía Chen, toda una figura, nunca dejaba de llevar a los turistas, tuvieran la edad que tuvieran, por tan peligroso camino. En una ocasión en que le pregunté si no temía que sucediera un accidente, me contestó: "Si han viajado hasta Hangzhou, no se pueden ir sin ver esta maravilla."

Muchos acabarán la travesía del lago deseando perderse entre las verdes colinas que se suceden más al oeste. Una idea excelente, pues allí sus suaves laderas han sido utilizadas desde tiempo inmemorial en el cultivo del té. El té del paraíso llamado del Pozo del Dragón en China, cuya producción estaba destinada en exclusiva para la corte imperial. Tres hojas de té flotan en el agua pura, los picos de las montañas entre las nubes de lluvia; un pájaro levanta el vuelo. Es una escena zen capaz de despertar en el viajero el mundo nuevo de sensaciones que epitomiza Hangzhou.

Hace unos años, Lidia, una viajera muy sensible, me dijo que la belleza de Hangzhou le daba ganas de llorar, especialmente después de haber presenciado el magnífico espectáculo *Impresión de Hangzhou*. Yo creo que son ganas de llorar por saber que es un reflejo de un mundo que se nos escapa de las manos, un mundo de belleza que sólo podemos contemplar durante el tiempo muerto que constituye el viaje, un mundo que, como el de los sueños, desaparecerá al acabar el mismo.

Si a comienzos del siglo XX se afirmaba que el cine era la fábrica de los sueños, pues en la oscuridad de las salas las personas de todo el mundo podían olvidar por un momento la monotonía de sus duras existencias y soñar que eran los protagonistas de las maravillosas historias que veían en la pantalla, yo creo que el viaje es hoy en día la fabrica de los sueños, y el viaje por el Gran Canal, con ese recorrido a través de monumentos imperecederos y tradiciones ancestrales, el arquetipo ideal de viaje como fábrica de sueños e ilusiones.






尋夢軒

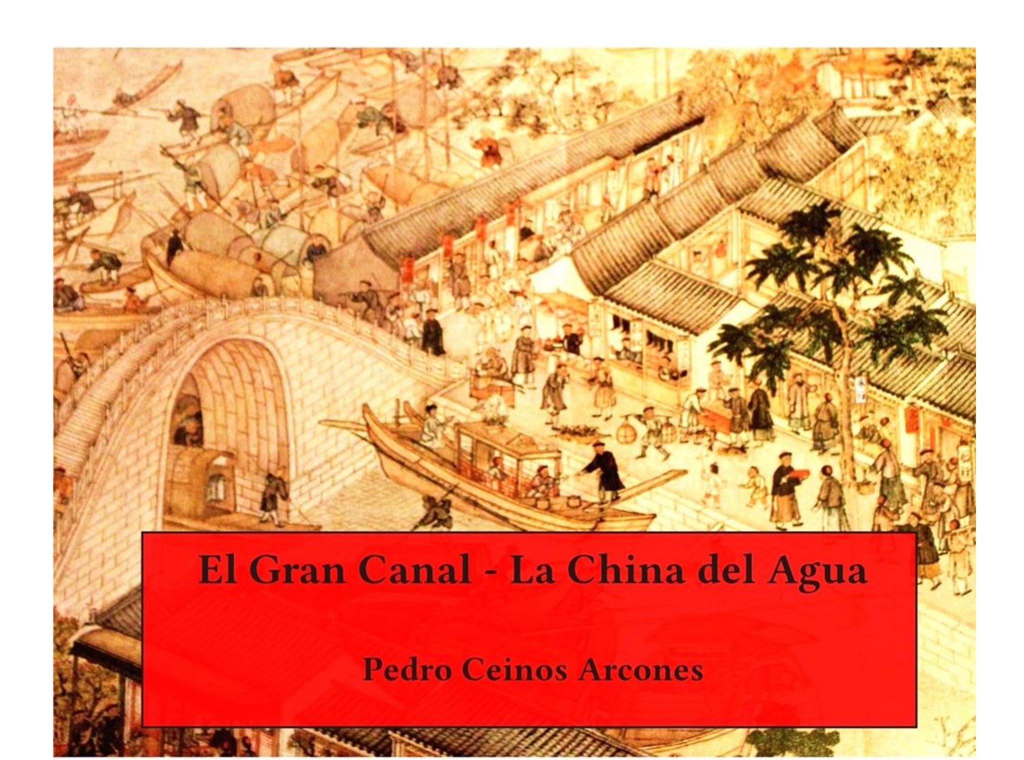




Postfacio

Este libro fue originalmente publicado en el año 2015, como parte de la campaña de promoción turística del Gran Canal en España y otros países europeos, y se distribuyó de forma gratuita durante los actos que acompañaron dicha promoción y otras actividades de la Oficina de Turismo China en España y otros países.

Para la edición en la colección Tesoros de China he conservado el texto del año 2015, introduciendo simplemente las correcciones estilísticas y ortográficas que me ha parecido necesario, pero he evitado ampliar el contenido del mismo, a pesar de las numerosas lecturas que me han llevado al Gran Canal en los últimos años, porque habría dado como resultado otro libro, alejado de la sencillez y la combinación de textos e imágenes que caracteriza a los libros de esta colección.



Bibliografía

Allan, Sarah. The way of water and sprouts of virtue. SUNY Press. New York. 1997.

Lewis, Mark Edward. The flood myths of early China. Suny Press. New York. 2006.

Liao Pin. The Grand Canal. An Odyssey. Foreign Languages Press. Beijing. 1987.

Wang Benxing. Diccionario de los caracteres oraculares. Beijing. 2010.

Xu Yang. The Scroll of Flourishing Times. Suzhou. 1986.

Créditos fotos:

La mayoría de las fotos de este libro son del autor, excepto las siguientes: P. 6. Xinghai. Arthur Ngai. P. 7. Yangzhou. CNTA. P. 8. Xitang. Shen Xianyi. P. 15. Wuzhen. Guo Qi. P. 51. Siggy Nowak. P. 61. Yangzhou. Qiming Zhou. P. 62. Ming Zhou. P. 63. Hangzhou gen hyung lee. P. 64. HKMAA vía Flick. P. 67-68. Zhenjiang. CNTA.

Chinese art. The sixth from twelve scrolls, depicting the 1751 Emperor's inspection tour of southern China.
In this scroll we see the Emperor's pages in the city of Suzhou
Date between 1764 and 1770

Colección Tesoros de China

En el año 2019, con la Editorial Caravan Books de Hong Kong pensamos en iniciar una colección de libros, en inglés, sobre los Tesoros de China. Cuando el primer volumen ya estaba listo, una serie de problemas inesperados impidió su impresión en papel, como estaba programado. La verdad es que en este mundo digital, no creo que tenga mucho sentido imprimir este tipo de libro minoritario, excepto, claro está, en los lugares donde estos monumentos están localizados. Es por eso que he seguido solo con este proyecto, añadiendo alguna obra cuando tenía tiempo.

Animo a cualquier persona interesada en la cultura china, y que tenga la capacidad de escribir un libro de este tipo, sobre alguno de los monumentos de este país, que se ponga conmigo (peceinos@hotmail.com). El publicar una obra como parte de esta colección no supone renunciar a ningún derecho, sino simplemente seguir la guía de formato y presentación de contenido de estas obras.

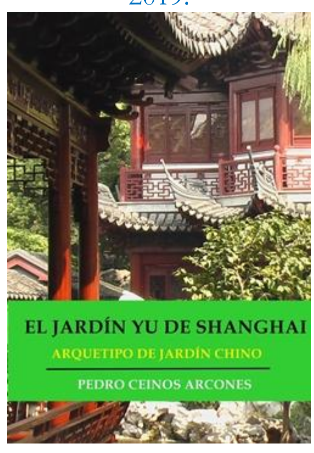
Si piensas que puedes introducir mejoras en esta pequeña obra, por favor, contacta conmigo.

La idea es un libro:

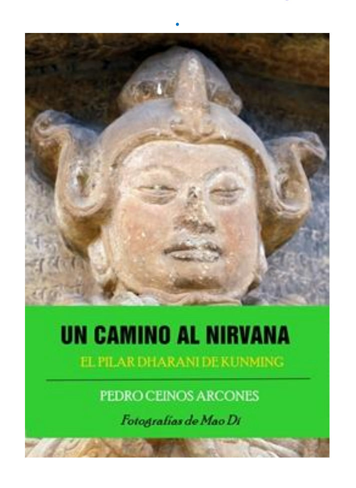
- Mucho más que un reportaje periodístico pero sin alcanzar la profundidad de un estudio académico.
- Con fotos a color que proporcionen una idea y detalles de sus componentes más importantes.
- Que de una idea de la importancia y contextualización de la obra en la cultura china.

Otros libros de esta colección

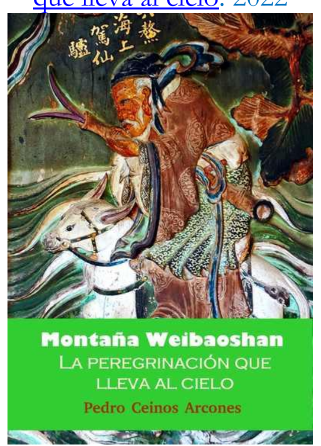
El Jardín Yu de Shanghai. Arquetipo de Jardín Chino. 2019.



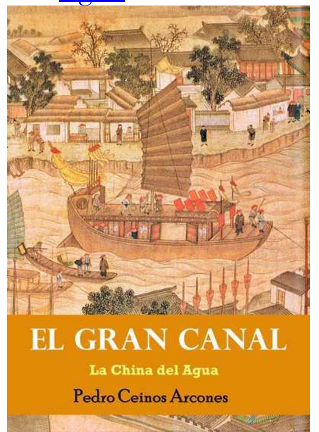
Un camino al Nirvana. El Dharani Pilar de Kunming. 2019
.



Weibaoshan. La peregrinación que lleva al cielo. 2022



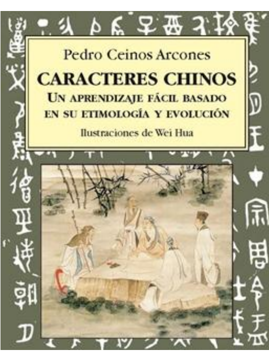
El Gran Canal. La China del Agua. 2015- 2022

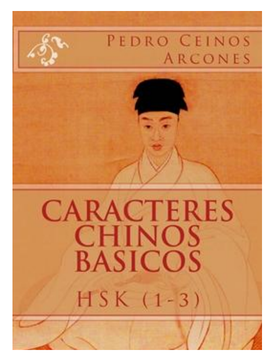


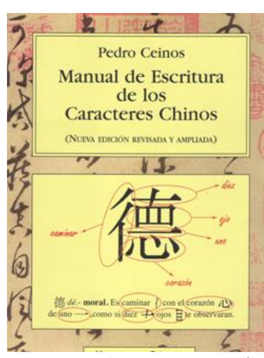
Otros de mis libros

En esta colección reúno pequeños textos sobre algunos de los tesoros de la cultura china. Si alguien tiene interés en conocer más sobre mi obra presento a continuación una selección de mis libros.

Uno de los campos sobre los que más he investigado ha sido el de los caracteres chinos. Del que presento tres obras:







Dentro de la cultura china he dedicado especial atención a la posición de la mujer y el simbolismo animal.

